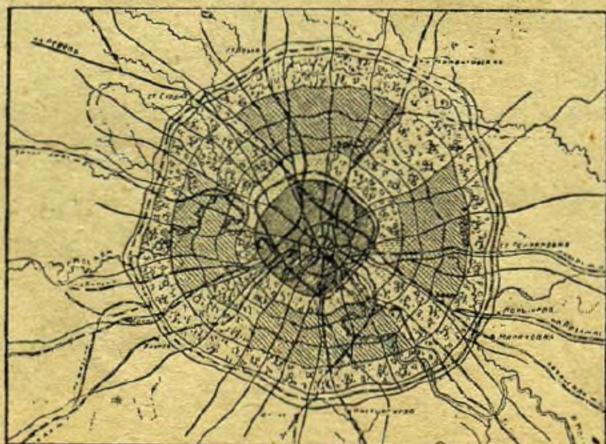
ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА ПО КОММУНАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ

Серия I

Выпуск X

„БОЛЬШАЯ МОСКВА"

Составил проф. С. С. ШЕСТАКОВ
под редакцией Ф. Я. ЛАВРОВА



ИЗДАНИЕ М. К. Х.
Москва — 1925

„БОЛЬШАЯ МОСКВА“

Составил проф. С. С. ШЕСТАКОВ
под редакцией Ф. Я. ЛАВРОВА

ИЗДАНИЕ М. К. Х.
Москва — 1925

Типография М. К. Х. им.
Ф. Я. Лаврова, Бородинский мост, Варгунихина гора, 8. Мосгублит № 8524.
Москва, 1925 г.
Тираж 5.000 экз.

Задача, стоящая перед Москвой.

Задача современного городского строительства—создание здоровых и культурных условий жизни.

Такая задача и стоит сейчас перед Москвой.

Москва вновь стала государственным центром и эдва ли с этого положения сойдет. За это говорит и ее географическое расположение и историческое прошлое и, наконец, та политическая роль, которую она заняла теперь.

При таком условии есть полное основание полагать, что Москва в недалеком будущем превратится в один из величайших городов мира.

С таким положением Москвы надо считаться и к нему подготовиться.

Естественное развитие города и потребность в расширении его территории.

Надо заранее предусмотреть естественное развитие города и потребное расширение эго территории.

Это—основные данные для разрешения стоящей задачи.

Город должен быть обеспечен землей для своего будущего предельного развития.

Только при таком условии можно создать благоустроен-

ное поселение, правильно распланированное, целесообразно застроенное и нормально заселенное.

Необходимость иметь в распоряжении городов земельный запас для будущего их развития сознавалось и ранее.

И в России при отводе земельных наделов под городские поселения всегда прирезалась добавочная земля под названием выгонной. Но в прежнее время города не располагали достаточными обоснованиями для предвидения—как город будет расти и какая может потребоваться для него площадь, а потому размер земельного запаса часто не отвечал действительной потребности.

Москва имеет достаточные обоснования своего будущего естественного развития · и статистические и экономические и политические.

Считая, что нормальная жизнь Москвы уже восстановилась, так как население столицы достигло максимальной цифры 1915 года [1]), то можно полагать, что далее население Москвы будет возрастать тем темпом, который наблюдался в период наиболее интенсивного развития крупнейших мировых центров, и которым уже росло население Москвы в последние годы перед войной, а именно: в среднем в 3,5% в год.

При указанной норме прироста, население Москвы достигнет 4.000.000 жителей через 20 лет, т.-е. в 1945 году.

По достижении цифры 4 миллионов, норма прироста, несомненно, понизится и едва ли будет превышать 2%. При таком положении население Москвы могло бы достигнуть 6.000.000 жителей в 1960 году.

[1]) В 1915 г. Москва имела 1.984.000 жителей.

Но предусматривать за такой долгий срок судьбу города едва ли возможно. Поэтому будет осторожнее признать пределом населения Москвы цифру в 4.000.000 жителей и исходя из этого предела строить «Большую Москву». Дальнейший же возможный прилив населения размещать вне пределов Москвы.

Благоустройство «Большой Москвы».

Вступая в ряды мировых центров Москва не должна уступать им по своему благоустройству и жилищному строительству, и потому то и другое должно быть поставлено в ней образцово. Конечно, к этому встречаются большие затруднения. «Большая Москва» будет строиться не вновь, а расширяться из существующего города, имеющего массу недочетов и совершенно неблагоустроенные пригороды. Выправлять старую планировку и застройку очень трудно. Но в данном случае должны быть приняты решительные меры к созданию благоустроенного города.

Так было поступлено в свое время с Парижем, так настало время поступить с Москвой.

И к этому сейчас имеются благоприятные обстоятельства.

Москва во многих своих частях в значительной степени разрушена и вот это разрушение и надо использовать в целях широкого упорядочения старого города: регулирования существующих и проложение новых проездов, выправления строительных кварталов, уничтожения неправильно и нецелесообразно застроенных мест, создания значительных насаждений в густозаселенных районах и, наконец, общего разрежения заселения города.

В некоторых случаях указанные разрушения уже целесообразно использованы, например: снесена торговая застройка на Тверском бульваре у Никитских ворот; разобраны торговые пристройки у исторической Китайской стены, устранены позднейшие постройки, загораживающие выдающиеся памятники зодчества—Шереметевскую больницу, Английский клуб и др. Но это очень незначительное использование и останавливаться на нем, конечно, нельзя.

Для создания благоприятных условий жилищного строительства представляется правильным принять для «Большой Москвы» плотность заселения в строительных кварталах по примеру крупнейших американских городов в 60—70 жителей на гектар [1]) (Нью-Йорк—62 ж., Филадельфия—56 ж., Чикаго—48 ж., Лондон—163 ж., Ленинград—165 ж., старая Москва—192 ж.).

Такая плотность в связи с выше принятым предельным населением города в 4.000.000 жителей определяет площадь строительных кварталов «Большой Москвы» в 60.000—70.000 гектар.

Но, конечно, эта площадь не устанавливает еще размера территории города. В пределах города, кроме строительных кварталов, должно быть достаточно места для проездов, площадей, водоемов, насаждений и тем более, чем значительнее город. Кроме того, для большого города очень важно использовать крупные лесные массивы, как городские парки. Наконец, граница города не может проходить в произвольных местах. а должна располагаться целесообразно, главным образом, по живым урочищам и

[1]) Гектар равняется – 0,915 дес.

ПЛАН

БОЛЬШОЙ МОСКВЫ



Центральный строительный район

Промышленный район

Новый строительный район

Крупные насаждения

Гужевые дороги (шоссе и грунтовые).

Существующие и проектируемые жел. дор.

Граница Московского уезда

Масштаб 10 вер. в 1"

10 5 0 10 вер

Приложение I.

I
лесо
заст
зобр
стен
щие
боль
тель
но,
Д
стро
«Бол
квар
дов
ладе
нин
Т
ным
плоп
60.0
Н
ра г
ных
ездо
знач
очен
горо
ходи
целе

[1])

водоразделам, даже за счет значительной прирезки к городу.

Все эти обстоятельства и приняты во внимание при расширении территории Москвы и при установлении ее будущих границ.

Планомерность в развитии города и предел расширения его территории.

Вместе с тем установлена и планомерность в развитии города. Естественно, население Москвы будет расти постепенно, но это не значит, что и территория города должна увеличиваться в соответствии с этой постепенностью. Такое положение безусловно ненормально. Территория города заранее должна быть подготовлена для заселения и планировкой и санитарно-техническим оборудованием (водоснабжением, канализацией, освещением и пр.) и, наконец, насаждениями.

А на такую подготовку требуется много времени, а в некоторых случаях, и общей увязки со всей территорией города. Поэтому крайне необходимо, чтобы пределы расширения города были заранее точно установлены и территория города в полном об'еме поступала в распоряжение его будущего строителя.

Что касается планомерности развития Москвы, то она выражается не в очередной застройке и заселении разных частей города, а в разных способах их застройки, например, в центральной части города—по обычному городскому типу, а в окраинных частях—по типу городов-садов.

Пути и средства сообщения Москвы, как государственного центра.

Москва, как государственный центр, должна быть связана удобными путями и средствами сообщения со всеми районами государства и с за границей.

В большей мере это требование удовлетворено. Москва, занимая середину Европейской части Союза, богато обслуживается железнодорожными путями. Десять железных дорог (Октябрьская, Савеловская, Ярославская, Нижегородская, Казанская, Курская, Рязанско-Уральская, Киево-Воронежская, Белорусская и Балтийская) направляются от нее в разные стороны, разветвляясь еще на пути. В будущем проектируется еще 6 линий (Донецкая, на Жлобин, на Вильно, на Ревель, на Котлас, новый подход Киево-Воронежской).

Водный путь в Москве пока один—река Москва, но и этот путь открывает для Москвы возможность водного сообщения почти со всем Союзом. Москва-река связана судоходством с Окой и Волгой, а через них с морями: Каспийским, Балтийским и Белым.

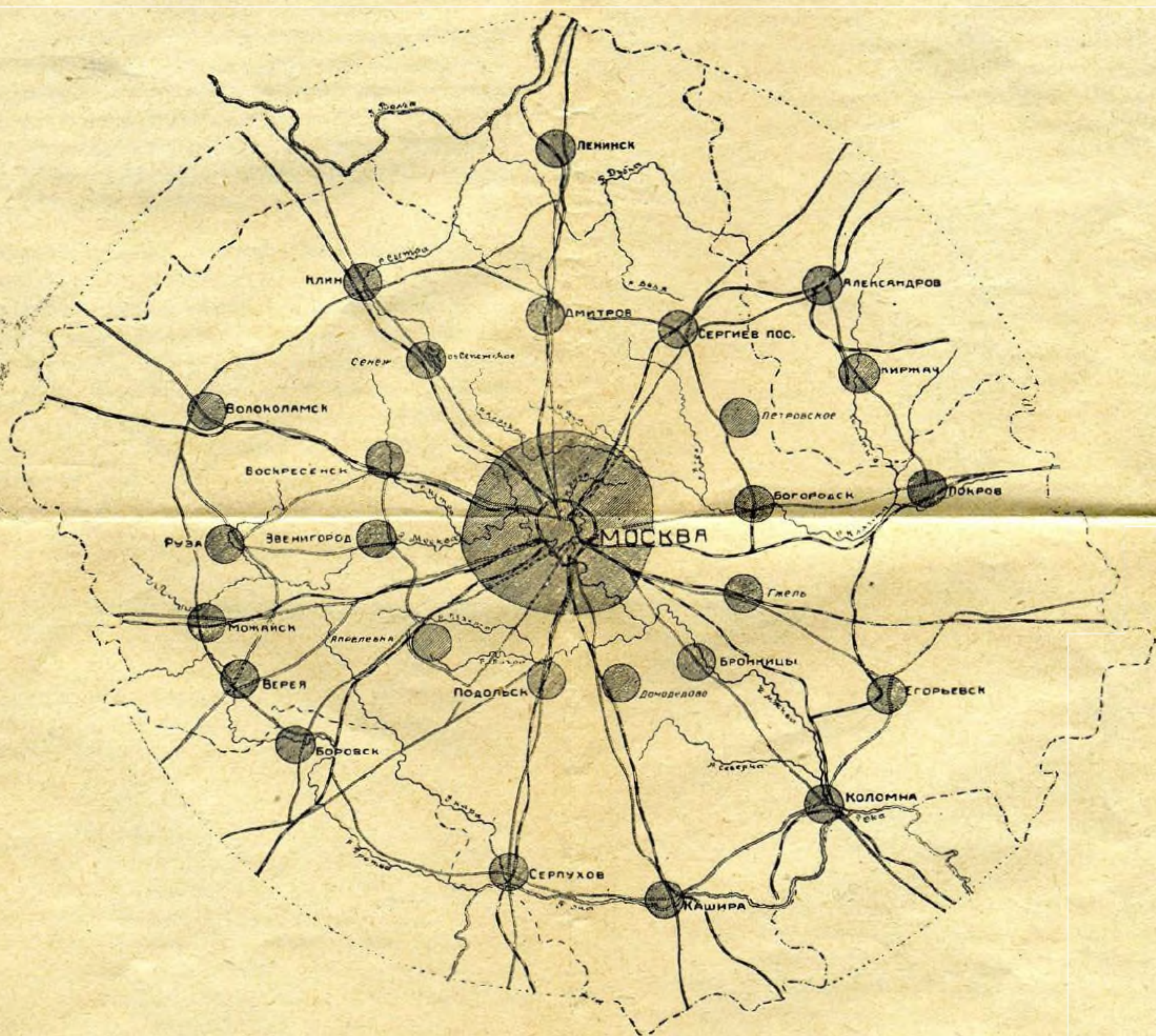
В будущем может быть использована для обслуживания Москвы река Клязьма, на 300 верст сокращающая водный пробег от Москвы до Нижнего.

В связи с развитием автомобильного движения необходимо отметить гужевые шоссейные дороги, обслуживающие Москву. Их свыше 20-ти расходится и направляется во все концы Союза.

Но Москва в положении мирового центра не может довольствоваться только этими путями. Ей нужны и новейшие средства сообщения по электрифицированным доро-



ПЛАН
МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ



Услов. знаки:

Граница губернии

Железные дороги

Гужевые дороги

Проектируемое округление границы

Масштаб 20 вер. в 1 дм

20 10 0 20 40 60 в.

Приложение II.

гам и по воздушному пространству. И эти средства сообщения, получившие уже широкое распространение за границей, должны быть приняты во внимание при постройке «Большой Москвы», например, отводом соответствующих мест под аэродромы, на которых будут отправляться и приниматься воздушные суда, и созданием электрифицированных путей.

Планировка «Большой Москвы».

Характер планировки «Большой Москвы» естественно выявляется из ее исторического развития кольцевыми наслоениями, радиально прорезаемыми магистральными путями гужевого и железнодорожного сообщения.

Такая же система планировки наблюдается и в окрестностях Москвы, что дает возможность без больших переустройств включить их в городскую черту и без затруднений создать систематический план города.

Исходя из сказанного в плане «Большой Москвы» и сохраняется ее естественная, кольцевая система планировки. (Приложение I).

Крупные лесные насаждения в пределах города.

В целях санитарного благополучия города в пределы «Большой Москвы» включаются крупнейшие окружающие ее лесные массивы и другие насаждения. В числе их заслуживают быть отмеченными насаждения: Измайловский Зверинец—895 дес., Измайловская лесная дача—2.986 дес., Погонно-Лосиный Остров—5.784 дес., Мытищинская лесная дача—4.067 д., Лосиноостровская—357

дес., Тарасовка—354 дес., Алексеевская роща—126 дес., Всехсвятский Серебряный Бор—158 дес., Хорошевский Серебряный Бор — 33 дес., Рублевская лесная дача — 1.302 дес., Немчиновская лесная дача—128 дес., Пожарная лесная дача—505 дес., Коньковская лесная дача—218 дес., Царицинский парк—106 дес., и ряд более мелких.

Все перечисленные лесные массивы предполагается сохранить в пределах города как резервуары чистого воздуха и надежные охранители пролегающих по ним водных источников.

Деление города на зоны и секторы.

Для целесообразного заселения и застройки Москвы территория ее разбивается на кольцевые зоны и секторы, разного назначения. Такое деление городской площади позволяет заранее предназначать отдельные районы для той или другой цели и соответственно этому подготовлять их. Например в районе, предназначенном для промышленных предприятий, должно быть предусмотрено: обильное водоснабжение и мощная канализационная сеть для массового приема сточных фабричных вод; хорошо оборудованные транспортные средства; быть может, центральные силовые станции и т. п.

Всего в «Большой Москве» запроектировано пять зон: Центральная городская, Парково-Промышленная, Садовая, Лесная оградительная и Железнодорожная.

В общем намеченная разбивка устанавливает и схему будущей планировки «Большой Москвы».



Приложение III-е.

Центральная городская зона и ее назначение.

Центральная городская зона большей частью своей площади расположена в пределах существующей Окружной жел. дор. и только на западе, выправляя свою круговую форму, выходит за пределы названной дороги, а следовательно, и настоящей границей города. Эта зона, занимающая площадь в 19.400 д. при среднем диаметре 15½ верст, на ближайшее время, до значительного увеличения населения Москвы, будет являться фактическим городом и предназначаться для обслуживания его административно-деловой и торговой жизни. Здесь должен быть проведен строгий режим как в отношении строительства, так и в отношении общих требований городского благоустройства.

Вторая кольцевая зона с промышленными и парковыми секторами.

Вторая зона города, кольцевая, разделяется на четыре сектора, из которых два, юго-восточный и северо-западный, площадью в 8.400 дес., отводятся под промышленные предприятия, а юго-западный и северо-восточный, площадью в 8.300 дес., покрытые крупными насаждениями (Кунцевским и Волынским парками, Воробьевскими садами, бывшими частновладельческими лесными имениями—Троицким, Черемушками, Леоновым, Свирловым, Филиным и казенными лесными дачами—Погонно-Лосиным Островом и Измайловским Зверинцем), сохраняются как парковые районы, имеющие назначение защищать центральную часть Москвы от господствующих ветров юго-западного и

северо-восточного, а вместе с тем, быть обширными резервуарами чистого воздуха.

Размещение промышленных предприятий во второй зоне является наиболее целесообразным. Здесь фабрики и заводы в отведенных для них секторах будут исключительно выгодно обслуживаться рельсовыми путями и водным сообщением. К их услугам будут — существующая Окружная дорога и почти все железнодорожные линии, примыкающие к Москве, а именно: Нижегородская с проектируемым ответвлением на Киржач—Котлас, Казанская, проектируемая Донецкая, Рязано-Уральская, Курская с проектируемым подходом Киево-Воронежской, Балтийская, Октябрьская, с проектируемым ответвлением на Ревель, Савеловская и связанная с ней особой веткой Ярославская, Белорусская жел. дор. будет обслуживать их через Окружную дорогу.

Для водного сообщения будет служить Москворецкий путь, на котором в пределах Москвы проектируются портовые устройства (гавани и пристани), непосредственно примыкающие к промышленным районам города. При указанных условиях фабрики и заводы легко могут получать в свое распоряжение все необходимое для них сырье, топливо, оборудование, продовольствие и транспортировать свои изделия и фабрикаты по всем направлениям Союза и за границу.

Обособившись в двух секторах второй зоны промышленные предприятия не будут причинять жизни города тех неудобств, какие имеют место при разбросанности фабрик и заводов по всему городу. Однако, эта обособленность не отторгает промышленные районы от общей жизни города,

Приложение IV-е.

так как, несомненно, они будут связаны надлежащими средствами сообщения (трамваями и метрополитэнами) и с центральной частью города и с третьей садовой зоной.

Третья Садовая зона.

Третья зона города—Садовая, общею площадью в 82.000 дес., предназначается к застройке по типу городов-садов, с большим простором, с возведением невысоких домов, с отводом значительного места под насаждения, но вместе с тем с правильной планировкой и с оборудованием всеми необходимыми санитарно-техническими и культурными устройствами и мероприятиями.

Для устранения сплошной застройки зоны, она прорезается четырьмя лесными массивами, общей площадью в 27.000 дес. Эти массивы, обращенные в крупные парки, явятся проводниками чистого воздуха в центральную часть города, а вместе с тем и надежной охраной прорезающих их многочисленных водоемов—р.р. Яузы, Сходни, Химки, Сетуни, Раменки и Печатниковского ручья с Кузьминскими и Люблинскими прудами.

В третьей зоне можно будет использовать много интересного существующего. С особой бережностью надо подойти к сосредоточенным здесь историческим имениям, знаменитым своей живописностью и культурностью устройства. Эти художественные памятники старины должны сохраниться, по возможности, в неприкосновенности. Наиболее замечательные из них: Царицыно, Кузьминки, Кусково, Горки, Ховрино, Архангельское, Ильинское, Усово, Троекурово, Воронцово, Зюзино, Уское и ряд других менее известных.

Лесная оградительная зона.

В целях создания надежной границы Москвы, за которую город при своем предельном развитии не должен расширяться, вместо пограничной черты намечается оградительная лесная зона, шириной в 3—4 версты.

Лесная оградительная зона, кольцом охватывающая весь строительный район города, по своим задачам не предназначается для жилья. Но, конечно, к такому положению можно будет подойти только в будущем и то с некоторыми исключениями. Обезлюдить хотя и не густо заселенную местность очень трудно, особенно при условии, что она во многих местах прорезается транзитными путями—шоссейными, железнодорожными и водными, около которых имеются поселения, непосредственно связанные с ними, как например, станционные железнодорожные поселки и т. п. Но в полном обезлюдении Лесной зоны в целях выполнения ее назначения, нет и крайней необходимости, так как небольшие вкрапленные поселения характера зоны не изменят и она останется надежной прослойкой, разобщающей городскую и окрестную жизнь.

Местность, по которой проходит Лесная зона, и сейчас достаточно богато покрыта насаждениями. В будущем эти насаждения могут быть увеличены и обращены в сплошной лесной массив. Очень хорошо будет орошаться зона. В пределах ее располагаются: река Клязьма на протяжении 50 верст; река Москва в двух участках в 5 и 7 верст; истоки реки Яузы; на большей части своего протяжения свыше 20 верст река Пехорка с многочисленными озерами; верховье реки Сетуни на длине 9 верст; река Сходня, на протяжении около 5-ти верст и ряд более мел-


ГОРОДЪ
РѢКа

ких речек — Банька, Снежная и другие. Такое положение гарантирует, что названные притоки будут в значительной мере охранены от загрязнения и тем обезопасены для использования.

Кроме своей прямой задачи—ограждения территории города, Лесная зона вместе с парковыми секторами второй зоны, связанными с ней радиальными лесными массивами, будет служить местом прогулок горожан, при чем ее кольцевое расположение и значительная площадь в 55.000 десятин дает возможность равномерно обслуживать всю Москву.

Железнодорожная зона.

В связи с проектируемым НКПС переустройством и развитием Московского железнодорожного узла, как в целях общего упорядочения железнодорожного сообщения, так и улучшения в обслуживании Москвы, предполагается существующую Окружную дорогу приспособить к интенсивному пассажирскому движению, а для транзитного грузового движения построить вторую Окружную дорогу вне городской черты.

Такая дорога и запроектирована вдоль внешней границы оградительной Лесной зоны. Естественно, что этой второй Окружной дороге для ее разных железнодорожных устройств и сооружений, а также для поселкового строительства, особенно в местах пересечения с подходящими к Москве железнодорожными магистралями, каковых намечено 16, необходимо иметь достаточное количество земли в виде кольцевой зоны. Таким образом создается дополнительная зона вдоль периферии Москвы. Она имеет

специальное назначение служить только для надобностей Московского железнодорожного узла. Однако, смотреть на эту железнодорожную зону, как на обычную полосу отчуждения нельзя, как потому, что эта зона значительно шире обычных железнодорожных отчуждений, так и в виду предполагаемой застройки ее железнодорожными поселками, для которых придется использовать санитарно-технические устройства города и которые в силу этого должны иметь планомерную связь с разбивкой городской территории. В виду указанного железнодорожная зона должна быть в непосредственном ведении Управления города и числиться второй оградительной его зоной.

Железнодорожная зона намечена сравнительно неширокой, в среднем около 1½ версты, но вследствие значительного своего кольцевого диаметра в 49 верст, она располагает достаточно большой площадью в 23.000 дес. На этой площади и предполагается сосредоточить и необходимые устройства, связанные со второй Окружной дорогой, и железнодорожные поселки Московского узла.

Располагается железнодорожная зона следующим образом.

На северной стороне городской территории зона, пересекая Октябрьскую ж. д. на 26—28 версте (близ станции «Сходня»), направляется на восток, пересекает Ленинградское шоссе у с. Черкизово, реку Клязьму, Савеловскую ж. д., несколько южнее станцию «Лобня», Дмитровское шоссе у дер. Еремино, выходит на водораздел бассейнов рек Клязьмы и Учи, где пересекает Ярославскую ж. д. между платформами «Клязьмой» и «Мамонтовской», Ярославское шоссе и достигает Щелковской ветви, захватывая

Приложение VI-е



в свой пределы устье р. Учи и Образцовское озеро. Здесь зона обслуживая уже восточную сторону города, резко поворачивает на юг, выходит на водораздел реки Пехорки и Черновки и последовательно пересекает щелковскую ветку несколько южнее Образцовского озера, Стромынское шоссе у Медвежьих озер, Владимирское шоссе между деревнями Пехра и Новая, Нижегородскую жел. дор. между станциями «Кучино» и «Обираловка», Арзамасскую и Рязанскую линии—Московско-Казанской ж. д. между ст. «Люберцы» и платформой «Красково», Рязанское шоссе у дер. Жилино, и, наконец, реку Москву у села Петровского. Отсюда начинается южный участок пограничной зоны, который пересекает Каширское шоссе у дер. Апарники, Рязано-Уральскую ж. д. между станцией «Бирюлево» и «Расторгуевка», Курскую ж. д. и Серпуховское шоссе в месте их пересечения между платф. «Битци» и ст. «Бутово», Старо-Калужское шоссе у дер. Рассказовка, Брянскую ж. д. у ст. «Внуково» и Белорусскую ж. д. с Можайским шоссе в месте их пересечения близь ст. «Одинцово».

Далее располагается западный участок зоны, который пересекает реку Москву между селом Петровским и Усовым, Балтийскую ж. д. на 27—28 версте между ст. «Павшино» и «Нахабино», Волоколамское шоссе у дер. Новая и подходит к Октябрьской ж. д., где сопрягается с северным участком пограничной зоны.

Для города железнодорожная зона представляет большой интерес, так как позволяет значительно разредить городскую территорию от многих железнодорожных со-

оружений и заселений, которые с удобством могут быть размещены в специальной зоне.

Что касается местных условий железнодорожной зоны, то она почти на всем своем протяжении располагается на водоразделах бассейнов местных рек: на севере—Клязьмы и Учи, на востоке—Пехорки и Черновки, юге—Сетуни и Десны, на западе—Баньки и Истры. Такое расположение создает удобные условия для проложения в этой зоне рельсовых путей второй Окружной дороги, а вместе с тем благоприятствует поселковому строительству, которое при данных условиях будет располагать высокими, сухими земельными участками с достаточно богатою растительностью.

Водные пути, обслуживающие Москву и перспективы их развития.

Как указано выше, Москва достаточно удобно связана водными путями почти со всем Союзом и потому имеет полное основание претендовать на их широкое использование. К сожалению, Москорецкий водный путь пока неприспособлен к большому транспорту. И вот об этом надо позаботиться. Надо создать портовые сооружения в Москве для приема, отправки и хранения грузов; надо упорядочить самый Москворецкий водный путь, допускающий слишком малую осадку и размер судов; надо улучшить транспортные средства. Все это надо сделать и не только для внешней связи Москвы с разными уголками Союза, но и для внутренней жизни города. В пределах «Большой Москвы» река Москва будет иметь протяжение около 110 верст, и потому в самом городе явится значительным водным путем для местного сообщения.

Приложение VII-е.



Проектируемые портовые сооружения на р. Москве эскизно показаны на плане «Большой Москвы».

Но для Москвы, как будущего мирового города, было бы нецелесообразно ограничиваться одним водным выходом и надо постараться найти еще другие. Второй возможный выход уже отмечен выше—это река Клязьма.

Намечался ранее и третий водный выход из Москвы к Волге по р.р. Истре и Сестре. И на этот выход надлежит обратить особое внимание, так как в случае возможности осуществления его водный путь от Москвы до р. Волги будет иметь протяжение всего около 200 вер. вместо 998 в. существующего Москворецко-Окского и 670 верст проектируемого Клязьминского.

Общая площадь «Большой Москвы» и ее распределение.

Вся территория «Большой Москвы» с оградительными ее зонами определяется в 196.400 десятин. Таким образом, среди крупнейших городов мира Москва займет второе место вслед за Нью-Йорком, имеющим территорию в 228 т. десятин. Далее расположатся города—Лондон—164 тыс. десятин, Филадельфия—162 тысячи десятин, Чикаго—151 тыс. дес. и другие.

Страшиться таких значительных размеров территории не приходится, так как надо иметь в виду, что переустройство и расширение Москвы преполагается вести в сответствии с новейшими взглядами на жилищное строительство, требующими большого простора. Кроме того, в план Москвы введены специального назначения оградительные зоны—Лесная, Железнодорожная и Парковые секторы,

которые не будут использованы для городского строительства, а между тем занимают в территории города значительную площадь в 113.000 десятин. Таким образом, фактически строительный район города сводится к площади в 196.400 д. — 113.600 д. = 82.800 дес. Строительные же кварталы (за учетом 25% строительного района на проезды, площади, насаждения и водные пространства) получат в свое распоряжение только площадь в 60 тыс. десятин, что при четырехмиллионном населении Москвы дает плотность, согласованную с поставленным заданием около 60—70 жителей на гектар.

Меры предупреждения перегрузки населения Москвы.

Двойное ограждение города и лесными насаждениями и железнодорожными путями, в общем полосою в 5—6 верст шириною, достаточно разобщает городской район от пригородного. Но и такая, казалось бы, надежная защита города против дальнейшего расширения пригородными придатками может оказаться недействительной, если не будут созданы благоприятные условия для самостоятельных поселений вне города.

Слишком соблазнительна культурная жизнь города, чтобы к ней не стремиться. И только созданием подобных ей условий в окрестных районах можно приостановить такое стремление. Надо теперь же наметить, как должны будут распределяться будущие окрестные поселения и что надо сделать, чтобы эти последние были благоустроены.

На основании изучения плана Московской губернии и ознакомления с местными условиями выявляется следующая картина. (Приложение II).

Приложение VIII-е



Места для расселения вокруг «Большой Москвы».

При расширенной территории Москвы естественным местом самостоятельных окрестных поселений являются ближайшие уездные города — Дмитров, Сергиевский Посад, Богородск, Подольск, Бронницы, Звенигород, Воскресенск. Они венком окружают Москву и имеют все данные для выполнения нового назначения—принять излишек населения Москвы. Это уже сложившиеся самостоятельные поселения, хорошо связаны с Москвой путями сообщения и требующие только своего развития и благоустройства. Они должны быть переустроены в города-сады и явиться естественным дополнением общей планировки «Большой Москвы».

Но этим ограничиться нельзя. За кольцом перечисленных городов расположено второе кольцо уездных городов как Московской губернии, так и соседних с ней Владимирской и Калужской губерний—Клин, Волоколамск, Руза, Можайск, Верея, Боровск, Серпухов, Кашира, Коломна, Егорьевск, Орехово-Зуево, Киржач, Александров и Ленинск. Эти города, удаленные от будущей границы Москвы на 60—70 верст, несомненно тоже будут воспринимать возможную перегрузку населения Москвы и потому, по справедливости, должны быть поставлены в равные условия с ближайшими к Москве городами. Да к тому нет и препятствий, так как многие технические мероприятия по благоустройству Москвы можно легко распространить и на них.

Районирование мероприятий по благоустройству городов.

Действительно при об'единенном Управлении Москвы и губернии, устраивая новое водоснабжение Москвы из Волги или Оки, будет естественным принять во внимание нужды в водоснабжении всех крупных поселений губернии. Казалось бы, что в этих целях даже было бы целесообразно воспользоваться обоими указанными водными источниками, находящимися от Москвы на расстоянии 100 верст и создать кольцевую губернскую водопроводную сеть.

Во многих случаях могут быть общими канализационные устройства, например, загородные каналы, поля орошения и пр.

Но особенно удобно выявившую систему центрированных заселений Московской губернии будет электрифицировать, и для освещения, и для пригородного сообщения, и для других технических целей.

Для цельности системы окрестных поселений в нее кроме существующих городов введено несколько новых мест, напрашивающихся к заселению, а именно—на Киево-Воронежской ж. д. близь ст. Апрелевка, на Рязано-Уральской близ ст. Домодедово, на Арзамасской линии М.-Казанской ж. д. около ст. Гжель и между г.г. Богородск и Сергиевский Посад.

Выправление территории Московской губернии.

Включение в систему подмосковных городов-садов, несколько уездных городов соседних губерний является

естественным в силу близкого их расположения к Москве и, конечно, тяготения к ней. Но, вместе с тем, возникает вопрос, не следует ли в связи с намечаемым расселением в Московской губернии соответственно выправить ее фигуру в круговую форму. Круговая фигура была бы удобна и для административного управления и в особенности для технического обслуживания губернии, например, для установления равномерного предела электрификации подмосковных железных дорог, для кольцевого водоснабжения губернии и для гужевой дорожной сети и т. д. Вместе с тем такая круговая граница хорошо вяжется и с расположением соседних губернских городов и едва-ли причинит какой-либо ущерб их губерниям.

В новых границах Московская губерния будет занимать площадь в 4.000 кв. километров, при диаметре в 240 километров.

Емкость системы поселений Московской губернии.

Что касается до размера подмосковных городов-садов, то их точную площадь можно будет установить только после надлежащих обследований на местах. При застройке с широким простором и при отводе значительной площади под насаждения населенность городов-садов можно исчислить в 100—150 тысяч жителей в каждом.

Таким образом, все 26 подмосковных поселений смогут приютить до 3½ миллионов человек, а вся система городских поселений в Московской губернии с «Большой

Москвой» во главе, смогут разместить около 7 миллионов жителей.

Историческая справка о расширении территории Москвы.

Граница территории Москвы была точно определена законом лишь в средине прошлого столетия. До начала XIX века Москва не имела городской общины, а следовательно и прав на общественную землю, которая в городе и за его пределами в одинаковой мере составляла собственность казны, а потому и не нуждалась в регламентации. Для практической надобности, как, например, для защиты от нашествия врагов или для взимания сборов за привозимые в город продукты, создавались обычно ограждения города по типу крепостных, в виде стен, насыпных валов, залитых водой рвов и проч., с воротами заставами и шлагбаумами. Но такие границы имели в своей основе народные обычаи, а не закон.

Этапы развития территории Москвы очень рельефно выявляется в следующих планах.

Кремль—первоначальная фаза города—крепости, огражденного тройными каменными стенами с наружным обводненным рвом. (Приложения III и IV).

Кремль, об'единенный с Китай-Городом, торговым его придатком. (Приложение V).

Город в пределах бульварного кольца, не выправивший еще своей круговой формы, благодаря примыканию к Москве-реке. (Приложение VI).

Город в пределах Садовой, бывшего Земляного Вала,

окружностью в 14½ верст, со строго выявленной радиально-кольцевой планировкой. (Приложение VII).

Город в пределах Камер-Коллежского вала (приложение VIII).

Граница городской территории в последней фазе была установлена в 1743 году комиссией Камер-Коллегии, от которой и получила свое название. Новый пограничный вал, попрежнему, является лишь таможенной границей, в пределах которой вся территория принадлежала казне и находилась в распоряжении представителя правительства.

Существенное изменение в условия городского землепользования должен был внести Наказ Екатерины II-й, обнародованный в 1785 году и заключавший Городовое Положение, коим утверждалось Городское Общество в качестве носителя хозяйственных и имущественных прав города, в том числе и права собственности на городские земли. Однако, Наказ этот не был проведен в жизнь ни при жизни Екатерины, ни во время последующего царствования Павла. О реформе вспомнил Александр I, высоко ценивший законодательную программу своей бабки, и в первый же год своего воцарения предписал Сенату осуществить городское самоуправление и предоставить ему земельные права. В исполнение этого предписания, с 1802 по 1808 год Сенат неоднократными указами требовал от различных московских правительственных учреждений передачи городу в собственность всех земель в пределах Камер-Коллежского вала, но вследствие канцелярской волокиты, указы не были исполнены до французского нашествия и опустошения Москвы пожаром.

Начиная с 1813 года правительство принимало особые меры к скорейшему восстановлению сожженной столицы, среди которых признано было необходимым—установить точную границу города и проверить основания владения земельными участками учреждений и частных лиц, для чего были организованы две правительственные комиссии, снабженные особыми полномочиями. В положении о комиссии для установления городской территории, между прочим, упоминается, что «все состоящие в Москве площади и проезды, казенные места и земли, а равно и те земли, какие окажутся за Камер-Коллежским валом, приведя в известность, передать в ведмоство города». При этом под словами «передать в ведомство», понималось установление права собственности, как это видно из следующей статьи того же положения, в которой говорится о том, что «Городская Управа, приняв в свое ведомство все вообще казенные земли, составит вернейшие ведомости и будет отдадвать их во владеднне частями по собственному своему усмотрению. При этом надлежит дозволить городу казенные земли по оценке или аукционному торгу отдавать в вечное владение, получив за них единовременно причитающуюся в городские доходы сумму».

Установленная этой комиссией в 1816 году, граница г. Москвы в четырехверстном расстоянии от Земляного вала (ныне Садовой), вошла в неизменном виде в Свод Законов в 1857 г. и послужила основанием для передачи московской территории новому Городскому Общественному Управлению по Городовому Положению 1862 года, а местностей за городской чертой в ведение Московского Земства.

Уже в 80-х годах прошлого столетия Московское Городское Управление стало испытывать недостаточность территории, отведенной ему в пределах городской черты. Все усилия улучшить санитарное благоустройство столицы не давали благоприятных результатов вследствие того, что источником обнаруживаемых эпидемических заболеваний в большинстве случаев являлись пригороды, непосредственно примыкавшие к городской черте, но находившиеся в ведении Московского Уездного Земства. Непрерывное и очень быстрое обрастание городской черты этими пригородами было последствием не одной только сравнительной дешевизны земельных участков, но, главным образом, того обстоятельства, что уездные строительные правила и обязательные постановления по содержанию владений были менее требовательные и потому был простор для возведения неблагоустроенных жилых строений. Вместе с тем Земство было заинтересовано в развитии пригородов, так как они были более доходной статьей, чем земледельческие районы уезда.

Другое неудобство, испытываемое городом вследствие недостаточности его территории, заключалось в земельных затруднениях при осуществлении широких мер санитарного благоустройства города.

Улучшение водоснабжения, устройство полей орошения для канализации, сооружение образцовых скотобоен и других крупных сооружений вызывали необходимость приобретения значительных площадей за городской чертой с огромными расходами на это.

Все вышеуказанное заставило Московское Городское Управление незадолго до революции поднять вопрос о

расширении городской территории путем ходатайства перед высшими правительственными учреждениями.

Непосредственно после февральской революции, по постановлению Городской Думы, такое ходатайство было представлено Временному Правительству и им удовлетворено 23 мая 1917 года.

Территория города была расширена с 7½ тысяч десятин до 21½ тысяч десятин, т.-е. почти в три раза.

Но такое расширение Городская Дума считала не окончательным, так как при значительном приросте населения Москвы в 3½ %, такая торритория могла удовлетворить потребность города только на небольшой период времени и, если на этом этапе расширения нашли возможным остановиться, то только в виду удобства срочно установить фактически границу города, которая совпадает на большем протяжении со внешней границей полосы отчуждения Московской Окружной жел. дороги и, следовательно, не нуждалась в новом отводе в натуре.



ОГЛАВЛЕНИЕ: